



Banque européenne d'investissement

**Politique de la BEI pour les prêts
dans le domaine des transports**

Sommaire

| | |
|---|----|
| Préambule | 2 |
| Objet du présent document | 6 |
| Méthode de la BEI pour la sélection des projets | 6 |
| Contexte et cadre des politiques de l'UE | 8 |
| Principes généraux de l'instruction | 11 |
| Critères de sélection spécifiques | 13 |
| Recherche-développement et innovation (RDI) | 13 |
| Transports terrestres | 16 |
| Transports par bateau | 20 |
| Aviation civile | 23 |

Politique 2011 de la BEI pour les prêts dans le domaine des transports

Préambule

1. Introduction

En ces temps où le monde fait face à un ralentissement conjoncturel marqué et prolongé, la nécessité de mettre au point des stratégies d'après-crise globales et axées sur la croissance se fait de plus en plus pressante. Cette crise, confinée dans un premier temps au secteur de la finance, s'est propagée à l'économie réelle, dont elle n'épargne plus désormais aucun secteur. Dans un tel contexte, les stratégies s'inscrivent par nécessité dans l'optique du rétablissement de la dynamique conjoncturelle et du retour de la croissance. Cette orientation sur la croissance doit toutefois tenir compte des réalités et des contraintes créées par la rareté des ressources naturelles, des pressions exercées sur notre environnement ambiant et des défis liés aux changements climatiques. Face au dilemme majeur qui oppose l'urgence de rétablir la croissance économique et la nécessité de trouver des solutions durables, il faut une approche élaborée et une réponse multidimensionnelle.

Des infrastructures et des services efficaces, favorisant la mobilité, sont indispensables au bon fonctionnement d'une société et sont des composantes nécessaires de toute stratégie économique qui se veut viable sur le long terme. En effet, dans un contexte de crise, des investissements solides en faveur de la mobilité ont pour effet immédiat de stimuler la demande globale et ils offrent, à plus longue échéance, la garantie de bons retours sur investissement.

Plusieurs initiatives nouvelles de l'UE contribuent à faire reconnaître la nécessité d'un regard neuf sur les politiques européennes en matière de transports. Citons la stratégie Europe 2020, qui a pour ambition de promouvoir une croissance intelligente, durable et inclusive, le livre blanc sur les transports de 2011, qui souligne l'importance d'une orientation sur l'innovation et d'une infrastructure moderne, conditions préalables à la mise en œuvre du concept d'un système de transport compétitif et viable, et le mécanisme « Connecter l'Europe », qui définit un vaste programme d'investissements visant à stimuler le développement des réseaux de transport dans l'UE.

C'est dans ce contexte difficile et contraignant que la BEI a engagé en 2007 une révision de sa politique de prêt dans le domaine des transports. Ce remaniement a pour but d'étayer et de renforcer la capacité de la Banque à redynamiser, par ses interventions, le secteur des transports dans l'UE et, partant, à soutenir solidement et durablement la politique européenne globale de relance de l'économie.

2. Le rôle de la BEI dans le soutien à la mobilité

La BEI est la banque au service des politiques de l'Union européenne (UE). Ses prêts dans le secteur des transports contribuent à de multiples objectifs stratégiques de l'UE, au nombre desquels l'amélioration de l'environnement, le développement régional, l'économie de la connaissance et les réseaux transeuropéens. La Banque, en tant qu'institution européenne, cherche continuellement à axer ses financements sur des activités susceptibles de contribuer très fortement à la réalisation des objectifs stratégiques de l'UE.

Depuis le début de ses activités en 1958, la BEI a octroyé des prêts à long terme pour soutenir l'aménagement de bon nombre des réseaux de transport qui forment l'ossature de l'économie et de la société européennes. Elle a ainsi apporté son concours à la construction de routes et d'autoroutes, de lignes ferroviaires classiques et à grande vitesse, de ponts et tunnels d'importance majeure, de grands ports et aéroports européens ainsi que d'infrastructures essentielles pour la mobilité dans des villes en pleine expansion. En soutenant la recherche, la Banque a contribué à des innovations technologiques qui rendent les déplacements plus efficaces et plus sûrs. Les interventions de la BEI dans ce secteur ont permis d'abaisser les coûts par unité de transport en favorisant des gains de temps, une réduction de la consommation d'énergie et une diminution des accidents, de créer des emplois, de faciliter

l'accroissement des échanges commerciaux, de réduire les incidences négatives de l'exploitation des transports sur l'environnement et, plus largement, d'améliorer la qualité de vie des citoyens de l'UE.

En apportant son concours, la BEI a aidé les pays candidats à préparer leur entrée dans l'UE, et elle continue d'œuvrer en ce sens pour les pays actuellement en phase d'adhésion. À l'extérieur de l'UE, la Banque intervient à l'appui d'investissements dans le secteur des transports comme le prévoient ses mandats extérieurs, et contribue notamment à l'établissement de liaisons de transport sûres avec les pays voisins. Depuis 1958, elle a engagé au total plus de 220 milliards d'EUR dans le secteur. L'activité de prêt de la BEI tend aussi à être contre-cyclique : en phase de récession, la Banque augmente fortement son intervention sur une période définie et contribue ainsi à stabiliser et à lisser les investissements sur le long terme. Le net renforcement de l'activité de prêt de la Banque opéré en 2009 et 2010 pour soutenir la relance économique en Europe en est l'exemple le plus récent.

3. Apporter de la valeur ajoutée

La stratégie de prêt dans le domaine des transports doit être conçue de telle sorte que la Banque puisse continuer à intervenir efficacement en faveur des grandes politiques de croissance de l'UE tout en s'adaptant à la politique en matière d'environnement et de lutte contre les changements climatiques.

Pour pouvoir satisfaire la demande future de transport dans l'UE, il sera nécessaire de mettre à contribution l'ensemble des modes et des moyens de transport existants. Il demeure essentiel, dans un souci d'efficacité, de reconnaître que le défi consiste à optimiser la combinaison des modes de transport et des types d'intervention, plutôt que de favoriser une seule ou quelques solutions.

Pour atteindre ces objectifs complexes, il faut adopter une approche multidimensionnelle, que l'on a peu de chances de mener à bien en fixant des objectifs rigides de prêt par sous-secteur. Il est préférable de définir des principes directeurs de base pour guider les interventions de la Banque, et d'arrêter un ensemble de critères de sélection opérationnels permettant de hiérarchiser les projets au sein de chaque secteur.

Depuis le dernier remaniement de sa politique de prêt dans le domaine des transports, en 2007, la BEI a mis en place une nouvelle méthode pour mesurer la valeur ajoutée que procurent ses prêts dans l'UE et dans les pays en voie d'adhésion. Les projets potentiels sont examinés et notés au regard de leur contribution aux objectifs de l'UE, de leur qualité et de leur solidité – et, en particulier, de leur justification économique et de leur viabilité environnementale –, ainsi que de la contribution financière et non financière apportée par la Banque. Le Plan d'activité de la Banque définit des objectifs pour chacun de ces critères qui encouragent la sélection de projets présentant la plus forte valeur ajoutée.

Les critères de sélection servent à classer par ordre de priorité les projets à financer par la BEI. Ils permettent d'exclure les projets qui ne peuvent afficher un rendement adéquat ou qui impliquent des risques trop élevés. Le taux de rentabilité économique attendu (effets induits compris) diffère en fonction des modes de transport : ainsi, pour les projets dans les sous-secteurs des transports publics, ferroviaires, intermodaux et par bateau, la Banque accepte des rendements plus faibles que dans les sous-secteurs des transports routiers et aériens. Tous les projets doivent en outre respecter la déclaration des principes et normes adoptés par la BEI en matière sociale et environnementale. En vertu de cette déclaration, la Banque a pour obligation d'améliorer l'équilibre entre les coûts et les avantages environnementaux et sociaux des projets qu'elle finance.

La lutte contre les changements climatiques est une priorité de la BEI. L'indicateur « action pour le climat », mis en place en 2007 et inclus dans les objectifs de prêt fixés dans le Plan d'activité de la Banque, est un autre outil qui permet de hiérarchiser les opérations. La Banque s'attache à investir au moins 25 % de ses nouveaux engagements dans des projets pouvant contribuer fortement à l'atténuation des changements climatiques ou à l'adaptation à leurs effets. Les opérations dans les sous-secteurs des transports publics, ferroviaires, intermodaux et par bateau contribuent d'une manière générale à la réalisation de l'objectif défini par cet

indicateur, ce qui n'est pas le cas dans les sous-secteurs des transports routiers et aériens. Les projets navals et de RDI sont évalués au cas par cas. L'indicateur sert donc à orienter le portefeuille de la Banque vers un appui renforcé aux modes de transport qui sont par nature plus viables sur le plan de l'environnement.

Les considérations relatives aux changements climatiques seront davantage prises en compte dans l'instruction des projets par la Banque et cette intégration sera encore renforcée dans les années à venir. Une évaluation de l'incidence qu'ont les projets financés sur les émissions de gaz à effet de serre sera désormais effectuée. Grâce à ces outils de prévision, la Banque sera en mesure de prendre des décisions plus éclairées sur chaque projet soumis pour approbation.

4. Principes directeurs et critères de sélection

Si la situation économique et politique a changé depuis 2007, les grands principes directeurs restent valables et importants dans les circonstances actuelles. Ainsi,

- la mobilité est essentielle à la libre circulation des personnes et à la croissance économique. Dans ce contexte, la stratégie de la BEI consistera à rechercher systématiquement les moyens les plus efficaces, les plus économiques et les plus durables de satisfaire la demande de transport. Il faudra pour cela retenir des combinaisons de solutions, qui fassent appel à tous les modes de transport, tout en étant soigneusement planifiées pour limiter l'impact des transports sur l'environnement ;
- la BEI continuera à promouvoir activement les réseaux transeuropéens (RTE) par ses financements. Parce qu'ils mobilisent des investissements à long terme et qu'ils jouent un rôle essentiel dans la mise en place d'un système de transport efficace – facteur de cohésion à l'échelle de l'UE –, les RTE restent la pierre angulaire de l'équipement de transports dans l'UE et sont cruciaux pour le fonctionnement du marché interne. La relation entre le stock d'infrastructures et les émissions de gaz à effet de serre est certes complexe, mais elle ne justifie pas de remettre en question l'engagement de l'UE en faveur des RTE ;
- comme pour tous ses autres projets et conformément à son objectif prioritaire qui consiste à soutenir la lutte contre les changements climatiques, la Banque poursuivra ses efforts pour intégrer les considérations relatives au climat dans ses opérations.

En somme, la hiérarchisation des projets décrite ci-dessus et le respect de principes directeurs implique d'utiliser des critères de sélection opérationnels pour chaque mode ou activité.

- Recherche, développement et innovation. La BEI financera des activités de RDI dans le secteur des transports sous réserve qu'une évaluation minutieuse permette de vérifier que chaque projet 1) soutient l'objectif de mise au point d'un système de transport européen plus efficace et plus durable, 2) contribue à réduire la dépendance vis-à-vis du pétrole et 3) améliore la compétitivité de l'industrie européenne.
- Industrie manufacturière. La BEI financera des projets relatifs à la production mis en œuvre dans des régions moins favorisées, dans le secteur de l'automobile ainsi que dans celui du matériel roulant ou navigant. La Banque limite ses prêts à l'industrie manufacturière aux projets qui favorisent la transformation du secteur des transports en un secteur plus durable en contribuant à la réalisation des objectifs de réduction des émissions. Des restrictions supplémentaires seront en outre appliquées à la construction automobile, tel qu'énoncé ci-après.
- Transports terrestres. Dans le cadre de son activité de prêt en faveur des transports publics urbains, la BEI met l'accent sur les projets ferroviaires et multimodaux, qui sont, par nature, les plus prometteurs du point de vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre par unité de transport. Dans le secteur des transports routiers, la

Banque continuera d'apporter son concours aux projets faisant partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et (ou) situés dans des régions moins favorisées. Les projets financés dans ce secteur devront afficher un taux de rentabilité économique élevé.

- Transports par bateau. Pour les projets relatifs aux voies navigables intérieures, aux infrastructures portuaires, à la logistique et au transport maritime, les prêts vont, là aussi, en priorité aux solutions de transport durables. Les projets navals font l'objet d'une surveillance particulière portant sur les modalités de passation des marchés, d'approvisionnement et d'exploitation.
- Aviation civile. Les projets de gestion du trafic aérien sont financés en priorité car la mise en place de liaisons aériennes plus directes et de procédures plus efficaces joue un rôle central dans le processus d'amélioration de la performance environnementale du transport aérien. La BEI financera des aéroports qui font partie des RTE-T et (ou) sont situés dans des régions moins favorisées. Le financement de l'acquisition d'avions continuera d'être soutenu à titre exceptionnel uniquement, lorsqu'une très forte valeur ajoutée peut être démontrée et qu'elle est associée à un taux de rentabilité économique élevé.

5. Conclusion

En conclusion, comme indiqué ci-dessus, pour la sélection et l'instruction des projets dans le domaine des transports, la BEI suit une approche en plusieurs phases et multidimensionnelle qui vise à porter au maximum la valeur ajoutée procurée par les financements de la Banque, afin de contribuer au mieux à la réalisation de la politique de l'UE. Ce document présente la politique de prêt de la BEI dans le secteur des transports et décrit plus en détail le processus d'évaluation et de hiérarchisation des propositions de projets dans ce secteur.

Stratégie de prêt de la BEI dans le secteur des transports

Objet du présent document

1. En 2007, la BEI a publié sa politique révisée pour les prêts dans le secteur des transports¹ qui tenait compte des diverses évolutions du cadre de la politique européenne de l'époque, notamment de la nécessité de placer les considérations liées aux changements climatiques au cœur des activités de prêt de la Banque. Dans ce document, la BEI reconnaissait que sa politique de prêt s'inscrivait dans un contexte dynamique, qui justifiait qu'elle fût réexaminée à intervalles réguliers.
2. Si les considérations liées aux changements climatiques demeurent une priorité des activités de financement de la BEI, la présente politique 2011 révisée pour les prêts dans le domaine des transports tient également compte des changements récents du cadre de la politique européenne, et en particulier de la réponse de la Banque et des autres institutions de l'UE à la crise financière de 2008 et à ses conséquences, qui se font encore sentir aujourd'hui. Ce document se fonde également sur les résultats d'une vaste consultation des parties prenantes lancée par la Banque dans le cadre du processus de révision de sa politique.
3. Le présent document a pour objet d'informer les parties prenantes de la BEI – actionnaires, emprunteurs, promoteurs et partenaires – ainsi que le grand public sur i) le type de projets dans le domaine des transports qui sont conformes aux objectifs de la Banque et ii) la manière dont la Banque instruit et hiérarchise les projets relevant de ce domaine. Ce document ne traite pas des instruments financiers existants à l'appui des investissements dans le secteur des transports, ce thème étant abordé dans d'autres publications de la Banque².
4. Les principes exposés s'appliquent également aux projets financés en partie par la BEI, pour lesquels les ressources de la Banque sont acheminées par des entités externes comme des fonds d'infrastructures ou des banques intermédiaires, dès lors que ces projets auraient fait l'objet d'une instruction individuelle s'ils étaient directement financés par la Banque.
5. Le présent document sera révisé périodiquement en fonction des évolutions de la politique de l'UE.

Méthode de la BEI pour la sélection des projets

6. L'article 16 des statuts de la BEI (2009)³, lu conjointement avec les dispositions connexes du traité de Lisbonne, permet à la Banque d'accorder des crédits et des garanties à l'appui de projets d'investissement économiquement viables de trois types : i) projets visant la mise en valeur des régions moins développées ; ii) projets visant la modernisation ou la conversion d'entreprises ou la création d'activités nouvelles induites par l'établissement progressif du marché commun ; et iii) projets d'intérêt commun pour plusieurs États membres. Conformément à ce mandat, le Plan d'activité de la Banque (PAB), stratégie à horizon mobile de trois ans examinée et révisée chaque année, définit la mission, les objectifs prioritaires en matière de prêts et les principaux indicateurs de résultat qui déterminent les activités menées par la Banque⁴.
7. En mobilisant son savoir-faire exceptionnel et ses ressources à l'appui d'investissements de qualité qui contribuent à la réalisation des objectifs de l'Union européenne, le Groupe BEI, l'institution bancaire de l'UE, façonne l'avenir de l'Europe et de ses partenaires. Les grands objectifs stratégiques de la Banque pour les pays de l'UE et dans les pays préadhésion reflètent les objectifs de la politique de l'UE alignés sur trois grands axes de l'action publique au titre de la stratégie Europe 2020, à savoir :

¹ Réorientation de la politique de prêt de la BEI dans le secteur des transports, septembre 2007.

² Voir par exemple <http://www.bei.org/projects/topics/tens/index.htm?lang=fr&>

³ <http://www.bei.org/about/publications/statute.htm?lang=fr&>

⁴ <http://www.bei.org/about/publications/operational-plan-2011-2013.htm?lang=fr&>

- le renforcement du potentiel de croissance et d'emploi (dans le secteur des transports : soutien au RTE-T et à l'économie de la connaissance) ;
 - la cohésion économique et sociale ;
 - la viabilité environnementale (dans le secteur des transports : promotion de modes de transport durables, des transports publics et des transports par bateau).
8. Conformément au mandat extérieur de la BEI et à l'Accord de partenariat révisé de Cotonou, les objectifs en matière de prêts pour les régions hors de l'UE dans lesquelles la Banque intervient portent sur les domaines suivants :
- développement du secteur privé local ;
 - infrastructures économiques et sociales ;
 - changements climatiques ;
 - intégration régionale.
9. Par ses investissements, la Banque soutient un ou plusieurs de ces objectifs d'action publique et elle finance des projets liés aux transports dans la mesure où ils contribuent à atteindre les objectifs énoncés dans ses statuts et dans le PAB. La réserve de projets de la BEI reflète les besoins d'investissement des promoteurs, qui font naître les projets et les réalisent.
10. Dans sa stratégie, la Banque identifie trois « piliers » pour mesurer la « valeur ajoutée » de ses activités de prêt au sein de l'UE et dans les pays préadhésion⁵. Les investissements sont examinés et notés et leur degré de valeur ajoutée est calculé à l'aune des principaux critères suivants :
- contribution aux objectifs de l'UE (premier pilier) ;
 - qualité et solidité du projet, particulièrement au regard de la viabilité économique et environnementale de l'opération (deuxième pilier) ;
 - contribution financière et non financière de la BEI (troisième pilier).
11. Si le présent document se concentre sur le processus d'instruction des projets liés aux transports du point de vue des deux premiers piliers, ce processus s'accompagne d'un examen plus général réalisé pour tous les projets, compte tenu notamment des points suivants :
- tous les projets ne sont pas admissibles à un financement de la BEI, et une liste des secteurs exclus est tenue à jour (ainsi, les projets à finalité militaire sont exclus)⁶ ;
 - les emprunteurs de la Banque doivent être capables de rembourser un prêt à long terme et sont tenus de fournir une garantie financière suffisante ;
 - les projets doivent porter sur des investissements économiquement viables à long terme et être conformes aux politiques applicables de la Banque (notamment relatives à la passation des marchés et aux aspects environnementaux et sociaux)⁷.
12. Les projets jugés admissibles à l'issue de ces différentes phases d'examen sont présentés au Conseil d'administration de la Banque, qui prend les décisions de financement au cas par cas, en fonction des caractéristiques de chaque projet. En outre, certains projets sont identifiés comme remplissant les conditions nécessaires pour être classés comme des « projets liés à l'action en faveur du climat », et contribuent alors à l'objectif défini par l'indicateur de résultat du PAB en matière d'action pour le climat.

⁵ Les projets financés au titre des mandats extérieurs de la Banque font l'objet d'une évaluation analogue fondée sur trois piliers.

⁶ <http://www.bei.org/about/documents/excluded-activities-2011.htm?lang=fr&>

⁷ Il convient de noter que la BEI ne finance les besoins en fonds de roulement liés aux projets d'investissement que dans des cas exceptionnels. Toutefois, les paiements anticipés versés par les promoteurs aux fournisseurs peuvent être financés par la Banque.

Contexte et cadre des politiques de l'UE

13. Depuis qu'elle existe, la BEI a affecté plus de 220 milliards d'EUR au secteur des transports, soit un quart de l'ensemble de ses investissements, ce qui fait de ce secteur de loin le premier bénéficiaire des financements de la Banque. Sur la période 2001-2010, la Banque a consacré 139 milliards d'EUR au financement d'infrastructures et d'équipements de transport, de matériel roulant et de navires. En outre, pendant la même période, la Banque a engagé 19,3 milliards d'EUR en faveur de la recherche, du développement et de l'innovation (RDI) dans le domaine des transports. En 2010, les sous-secteurs ferroviaire, urbain et routier ont bénéficié chacun d'environ un quart des 14,5 milliards d'EUR d'engagements de la Banque à l'appui du secteur, le solde ayant servi à soutenir des projets liés aux transports aériens, maritimes et intermodaux. Selon le PAB, les financements dans le secteur des transports devraient se maintenir à un niveau élevé et la Banque s'attend à y jouer un rôle important à long terme.
14. En Europe occidentale, le volume total des investissements dans les infrastructures de transport réalisés par les secteurs public et privé a plus ou moins stagné en termes réels sur la période 1995-2009, tandis que, dans le même temps, il triplait en Europe centrale et orientale. Pour l'UE dans son ensemble, depuis 2005, l'investissement brut a été de l'ordre de 35 milliards d'EUR par an dans le secteur ferroviaire, de 65 milliards d'EUR par an dans le secteur routier, de 2 milliards d'EUR par an pour les voies navigables intérieures et de 4 milliards à 6 milliards d'EUR pour les infrastructures portuaires, de même que pour les aéroports⁸. Les investissements sont allés en majeure partie au secteur routier, la répartition route/rail étant, en 2009, d'environ deux pour un en Europe occidentale et de quatre pour cinq en Europe centrale et orientale. Dans ce contexte, les financements de la BEI ne représentent que quelques pour cent du volume total des investissements à l'appui du secteur au sein de l'UE, la répartition modale, rapport à l'ensemble des investissements publics et privés, favorisant légèrement les transports ferroviaires. En revanche, la contribution de la Banque pour satisfaire les besoins d'investissement dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sur la période 1996-2013 devrait être de l'ordre de 15 %, ce qui démontre la priorité qu'accorde la Banque à ce réseau.
15. La BEI, en tant qu'institution européenne, cherche continuellement, dans le cadre des objectifs en matière de prêts définis dans le PAB, à axer ses financements sur des activités capables de contribuer très fortement à la réalisation des objectifs stratégiques de l'UE. Les financements de la BEI pour le secteur des transports concourent à la réalisation de différents objectifs de la politique de l'UE, notamment le développement régional, la promotion de l'économie de la connaissance, l'amélioration de l'environnement et le développement du réseau transeuropéen de transport. En outre, l'industrie des transports constitue en soi une part importante de l'économie : dans l'UE, elle emploie directement quelque 10 millions de personnes et représente environ 5 % du PIB.
16. À l'heure actuelle, la politique des transports de l'UE est formulée principalement dans le livre blanc 2011 sur les transports⁹, selon lequel *« les transports sont fondamentaux pour notre économie et notre société. La mobilité est essentielle pour le marché intérieur et pour la qualité de vie des Européens, qui peuvent jouir de leur possibilité de se déplacer librement. Les transports permettent la croissance économique et la création d'emplois : ils doivent être durables face aux nouveaux défis qui nous attendent. Vu leur caractère planétaire, une coopération internationale forte est indispensable pour agir efficacement. La prospérité future de notre continent dépendra de la capacité de chacune de ses régions à rester intégrée dans l'économie mondiale, pleinement et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir »*.
17. Le livre blanc définit une vision pour un système de transport compétitif et durable. *« La politique européenne des transports a pour objectif premier de favoriser la mise en place*

⁸ <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/data.html>. Ces données peuvent sous-estimer l'investissement total, omettant par exemple les flux infranationaux.

⁹ Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011)144.

d'un système permettant de soutenir le progrès économique européen, d'accroître la compétitivité et d'offrir des services de mobilité de haute qualité tout en assurant une utilisation plus efficace des ressources. Dans la pratique, les transports doivent utiliser l'énergie de manière plus limitée et plus propre, mieux exploiter des infrastructures modernes et réduire leur incidence négative sur l'environnement et sur des composantes primordiales du patrimoine naturel telles que l'eau, la terre et les écosystèmes ». Pour atteindre cet objectif, le livre blanc reconnaît que « *freiner la mobilité n'est pas une option* ».

18. Le livre blanc présente un certain nombre de défis à relever pour faire de cette vision une réalité, énumérés ci-dessous.
- **Croissance des transports et appui à la mobilité, tout en atteignant l'objectif de réduction de 60 % des émissions** (pour contribuer à la réalisation de l'objectif global de réduction des émissions de l'UE de 80-95 % par rapport au niveau de 1990 d'ici à 2050). Pour y parvenir, il convient d'améliorer l'efficacité des véhicules pour tous les modes de transport, d'optimiser les performances des chaînes logistiques et d'utiliser les infrastructures de manière plus efficace grâce aux systèmes d'information et de gestion.
 - **Un réseau de base efficace pour les trajets et transports interurbains multimodaux**, avec le regroupement de gros volumes pour les transferts sur de longues distances. « *Cela implique l'usage accru de services de transport par autobus, autocar, train et avion pour les passagers et le recours, pour les marchandises, à des solutions multimodales reposant sur la navigation et le train pour les trajets à longue distance. L'intégration accrue des réseaux modaux permettra d'opérer de meilleurs choix entre les modes de transport : les aéroports, les ports, les gares ferroviaires et routières ainsi que les stations de métro [et d'autobus] devront être de mieux en mieux [reliés] et [transformés] en plateformes de correspondances multimodales pour les passagers* ».
 - **Des conditions comparables pour les déplacements longue distance et le transport intercontinental de marchandises**, compte tenu du fait que les secteurs des transports maritimes et aériens ont par essence un caractère mondial.
 - **Des transports propres pour les déplacements urbains et les navettes domicile-travail**, considérant que « *si la part des déplacements utilisant des transports collectifs augmente et se combine à des obligations de services publics, il sera possible d'accroître la densité et la fréquence du service, créant ainsi un cercle vertueux favorable aux modes de transport publics. La gestion de la demande et l'aménagement du territoire peuvent faire baisser les volumes de trafic. Les installations facilitant les déplacements à pied et à vélo devraient devenir une partie intégrante de la mobilité urbaine et de la conception des infrastructures* ».
19. Le livre blanc définit également l'objectif consistant à veiller à ce que l'UE soit le chef de file mondial en matière de sûreté et de sécurité pour tous les modes de transport. Il souligne par ailleurs l'importance de préserver la compétitivité du secteur européen des transports et de la logistique, et présente une stratégie en vue de créer un espace européen unique des transports, sous-tendue par un plan stratégique pour les technologies de transport afin d'orienter la recherche et l'innovation dans ce domaine, ainsi qu'un système intelligent de tarification et de financement afin d'utiliser les infrastructures de manière efficace, de mobiliser l'investissement privé et d'éviter les distorsions du marché.
20. Dix objectifs subsidiaires ont été fixés et un grand nombre d'initiatives particulières sont recommandées pour contribuer à la réalisation de ces objectifs. L'ensemble d'initiatives comprend à la fois des mesures réglementaires et administratives – qui ne relèvent pas du domaine de compétence de la Banque – et une invitation à accroître les volumes d'investissements permettant de réaliser les améliorations du système nécessaires pour atteindre les objectifs généraux ; selon le livre blanc, plus de 1 500 milliards d'EUR devraient être investis entre 2010 et 2030, soit 75 milliards d'EUR par an. Par ailleurs, les

objectifs contiennent un engagement en vue de progresser vers la pleine application des principes de l'utilisateur payeur et du pollueur payeur afin d'éliminer les distorsions, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements.

21. Parmi ces dix objectifs, les suivants intéressent particulièrement la BEI en tant que bailleur de fonds : i) réduire de moitié la part des voitures roulant aux carburants classiques dans les transports urbains d'ici à 2030 et la faire progressivement disparaître pour 2050 ; ii) en ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport d'ici à 2030, ce qui nécessitera de mettre en place les infrastructures requises ; iii) tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les États membres ; iv) mettre en place un réseau de base RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030 ; v) pour 2050, connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire et veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient correctement reliés au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure ; vi) déployer une infrastructure modernisée de gestion du trafic ; et vii) réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici à 2020 et faire en sorte que l'UE soit le chef de file mondial en matière de sûreté et de sécurité des transports pour tous les modes de transport. Tous ces objectifs nécessitent des financements à long terme, que la BEI est tout à fait en mesure de fournir.
22. Les financements de la BEI sont aussi en grande partie motivés par la politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)¹⁰. Le RTE-T constitue un facteur important pour la croissance économique et la création d'emplois en Europe. La mise en place d'un système de transport intégré, convivial et fondé sur la technologie est indispensable pour assurer la compétitivité de l'Union. Le RTE-T joue un rôle clé pour faciliter la mobilité des personnes, des marchandises et des services et contribuer ainsi à l'établissement d'un marché intérieur et à la cohésion économique et sociale de l'UE. La Banque s'emploiera à soutenir les priorités de l'UE concernant le développement du RTE-T, consistant notamment à construire des infrastructures de qualité pour tous les modes de transport ; à promouvoir l'intermodalité et l'interopérabilité entre les modes de transport ; à faciliter l'utilisation optimale des infrastructures existantes ; à établir des liaisons entre les grandes agglomérations et régions ; et à mieux relier l'Union aux réseaux des États de l'Association européenne de libre-échange et de ses voisins orientaux et méridionaux. Dans la mesure où la politique du RTE-T accorde la priorité à certains investissements, la Banque, au travers de sa méthode de calcul de la valeur ajoutée, donnera la priorité à ces mêmes investissements.
23. Par ailleurs, les activités de prêt de la BEI dans le secteur des transports sont guidées par la politique régionale de l'UE¹¹, qui comporte trois volets : i) la convergence, qui vise à réduire les disparités régionales en Europe en aidant les régions les moins développées à rattraper les autres ; ii) la compétitivité régionale et l'emploi, qui consistent à créer des emplois en favorisant la compétitivité et en renforçant l'attrait des régions concernées pour les entreprises et les investisseurs ; et iii) la cohésion territoriale européenne, dont l'objectif est d'encourager la coopération transfrontalière entre pays ou régions, ce qui ne pourrait se faire sans l'aide de la politique de cohésion. La poursuite de ces objectifs nécessite des investissements dans les infrastructures, le capital humain et les technologies, auxquels la Banque apporte son appui conformément à son mandat.
24. La BEI tient aussi compte d'autres dimensions stratégiques, examinant par exemple si les projets qui lui sont présentés contribuent à des actions ou à des projets mentionnés dans

¹⁰ Décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, COM 2011 650/2.

¹¹ RÈGLEMENT (CE) N° 1083/2006 DU CONSEIL du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion, et abrogeant le règlement (CE) n° 1260/1999.

les plans d'action de la stratégie de l'UE pour la région de la mer Baltique ou de la Stratégie pour la région du Danube, et garde à l'esprit la nécessité de coordonner la stratégie avec les structures et initiatives existantes pour éviter les doubles emplois et les chevauchements.

25. Les financements de la BEI dans le domaine des transports devront aussi contribuer à la stratégie UE 2020¹², lancée en 2010, qui définit la triple priorité d'une croissance intelligente, durable et inclusive, et préconise de renforcer les connaissances et l'innovation comme moteurs de la croissance future et de promouvoir une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus verte et plus compétitive. Le secteur des transports est essentiel pour favoriser la croissance et l'emploi et permettre à l'Europe de conserver son avantage concurrentiel.
26. Enfin, la BEI soutiendra la recherche, le développement et l'innovation dans le secteur des transports, conformément au plan stratégique pour les technologies de transport. Il s'agit d'un cadre stratégique pour les activités futures de recherche, d'innovation et de déploiement dans le domaine des transports, fondé sur une vision pour un système de transport européen intégré, efficace et respectueux de l'environnement d'ici à 2050. Cette initiative vise à définir les priorités d'une feuille de route européenne pour déployer le potentiel intégral de recherche, de technologie et d'innovation dans le secteur des transports et traiter les principaux problèmes afin de réaliser les objectifs formulés dans le livre blanc concernant le système de transport européen.
27. Conformément aux politiques de l'UE, la BEI estime qu'au XXI^e siècle, la construction de systèmes de transport efficaces et adaptés suppose l'articulation de tous les modes de transport existants en un montage élaboré. S'agissant du soutien de la BEI au secteur des transports, le défi consiste donc non pas à écarter tel ou tel type d'intervention ou mode de transport, mais à s'efforcer d'optimiser la stratégie d'action et à trouver le juste équilibre entre différents types d'intervention afin de servir au mieux un ensemble d'objectifs complexe. À cette fin, il s'est avéré nécessaire de définir des principes directeurs pour guider les interventions de la Banque conformément au PAB et de chercher à mettre au point un ensemble de critères de sélection spécifiques à l'aune desquels la Banque peut vérifier si les projets proposés répondent aux exigences de cette approche multidimensionnelle.

Principes généraux de l'instruction

28. La conformité d'un projet donné avec les priorités stratégiques de la Banque ne préjuge pas de son engagement à financer tel projet ou secteur. Toute décision d'accorder un prêt pour un projet spécifique demeurera soumise à des contrôles préalables détaillés et satisfaisants, documents à l'appui, ainsi qu'à une approbation formelle par les organes de décision de la BEI, dans le respect des politiques et lignes directrices de cette dernière, notamment relatives aux risques de crédit. La BEI procède à des contrôles techniques préalables étendus pour tous les projets qui lui sont présentés en vue d'un financement. Cette procédure d'instruction comporte certains aspects communs à tous les secteurs, décrits ci-dessous. En outre, chaque sous-secteur se distingue par un certain nombre de considérations spécifiques, dont la version actuelle pour les différents modes de transport est exposée dans le reste du document.
29. Chaque fois que possible, la Banque effectue sa propre analyse coûts-avantages (ACA) des projets qu'elle finance, en appliquant des méthodes fondées sur les meilleures pratiques internationales. L'ACA peut reposer en partie sur des éléments tels que des études de faisabilité fournies par les promoteurs et comprendre, s'ils sont quantifiables, les coûts et avantages environnementaux attendus au niveau local et mondial. La Banque exige que les investissements soient planifiés de manière à répondre à la demande prévisionnelle à un niveau de service satisfaisant sur toute la durée de vie du projet, afin que les capacités de production existantes et nouvelles soient utilisées de manière

¹² COM (2010) 2020

efficace. Le degré d'application des principes de l'utilisateur et du pollueur payeurs dans le projet sera également pris en considération.

30. Pour tous les projets, la conformité avec les documents suivants de la Banque est vérifiée :
- le Guide pour la passation des marchés, qui a pour objet d'informer les promoteurs de projets dont les marchés sont financés en totalité ou en partie par la BEI des dispositions à suivre en vue de la passation des marchés de travaux, fournitures et services nécessaires pour le projet concerné. Le Guide est disponible sous le lien : <http://www.bei.org/projects/publications/guide-to-procurement.htm?lang=fr&>
 - la Déclaration des principes et normes adoptés par la BEI en matière sociale et environnementale, qui fixe les exigences environnementales et sociales devant être remplies tout au long du cycle des projets financés en totalité ou en partie par la BEI. Dans la Déclaration, la Banque s'engage notamment à poursuivre le double objectif d'accroître les avantages pour l'environnement et la société induits par les projets qu'elle finance et de réduire les coûts sur le plan environnemental et social. La Déclaration est disponible sous le lien : <http://www.bei.org/about/publications/environmental-and-social-principles-and-standards.htm?lang=fr>
31. Depuis 2009, la Banque s'intéresse aux méthodes permettant d'estimer l'incidence sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) de grands projets d'investissement, compte tenu des meilleures pratiques internationales. Deux mesures des émissions de GES pendant une année normale d'exploitation future des projets sont actuellement utilisées : la valeur absolue des émissions de GES et les émissions relatives de GES, c'est-à-dire la variation par rapport à un scénario de référence dans lequel le projet n'existerait pas. Toutefois, étant donné les évolutions dans ce domaine, cette méthodologie sera sans doute, s'il y a lieu, mise à jour avec le temps. Dans le cas des projets liés aux transports ferroviaires, aux transports publics et aux infrastructures routières, la Banque estime les émissions de GES sur la base de la demande de trafic prévisionnelle (les émissions indépendantes de la volonté directe du promoteur de projet sont donc comprises¹³). Des travaux visant à appliquer cette méthode à tous les autres modes de transport sont en cours. Pour les projets concernés, les estimations des émissions de GES seront incluses dans la documentation préparée par les services de la Banque à l'intention du Conseil d'administration. Grâce à ces outils, la Banque sera en mesure de prendre des décisions plus éclairées sur chaque projet soumis pour approbation. Un résumé de la méthodologie actuelle est disponible sous le lien : <http://www.bei.org/about/documents/footprint-summary-of-the-methodologies.htm?lang=fr&>
32. Même si un projet remplit les critères de qualité généraux et les critères spécifiques aux sous-secteurs présentés ci-dessous, la BEI peut exiger du promoteur qu'il accomplisse certaines tâches supplémentaires comme condition préalable au décaissement d'un prêt approuvé. Ces conditions peuvent notamment être liées à l'achèvement d'activités de préparation du projet en cours ou à des modalités de réalisation ou d'exploitation. Les projets ayant d'importantes incidences environnementales ou sociales seront soumis à des obligations supplémentaires de suivi et d'établissement de comptes rendus, voire, si nécessaire, à une surveillance indépendante des activités en question.
33. Afin de renforcer la valeur ajoutée de ses interventions, la Banque s'efforcera de permettre aux promoteurs de bénéficier, si nécessaire, d'une assistance technique adaptée, y compris pour les aider à solliciter, le cas échéant, des aides non remboursables. Des mécanismes spécifiques d'assistance technique comme JASPERS¹⁴ et ELENA¹⁵ permettent de soutenir la mise au point et la réalisation de projets au sein de

¹³ Les émissions de catégorie 3 (« scope 3 »), selon les termes du protocole sur les gaz à effet de serre de l'Institut des ressources mondiales.

¹⁴ L'initiative JASPERS (*Joint Assistance to support Projects in European Regions*, assistance conjointe à la préparation de projets dans les régions européennes) a pour objectif de soutenir les douze États membres de l'UE situés en Europe centrale et orientale dans la préparation de grands projets pour lesquels une aide non remboursable est sollicitée au titre des Fonds structurels et du Fonds de cohésion.

¹⁵ Le mécanisme d'assistance technique ELENA (*European Local Energy Assistance*) a été créé par la Commission européenne et la BEI pour faciliter la mobilisation de fonds à investir dans les énergies durables au niveau local.

l'UE, tandis que d'autres sont destinés aux projets hors UE (le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures, par exemple).

Critères de sélection spécifiques

34. La BEI reconnaît et soutient l'idée selon laquelle la réalisation des objectifs énoncés dans le livre blanc nécessitera une approche multimodale. En outre, en se fondant sur sa méthode de calcul de la valeur ajoutée, la Banque accordera la priorité aux projets portant spécifiquement sur l'amélioration de l'intermodalité et encouragera aussi les promoteurs à envisager d'intégrer ce type d'éléments dans les projets unimodaux. Toutefois, étant donné que pour la plupart, les projets sont actuellement conçus, planifiés et réalisés chacun dans un sous-secteur, les exigences spécifiques sont présentées ci-dessous, pour des raisons pratiques, par mode de transport ou par thème. Les exigences relatives à chacun des sous-secteurs doivent être lues conjointement avec les principes généraux de l'instruction énoncés dans la partie précédente.
35. Cette partie traite en premier lieu de la recherche-développement et de l'innovation, domaine susceptible d'être le plus utile à la réalisation de l'objectif prioritaire du livre blanc, à savoir la réduction de 60 % des émissions de GES dans le secteur d'ici à 2050. Ensuite, chaque sous-secteur est abordé séparément sous l'angle de l'approche fondée sur la valeur ajoutée de la Banque, premièrement du point de vue de la conformité avec les objectifs de l'UE et deuxièmement de celui de la qualité inhérente aux différents projets. Les sous-secteurs des transports terrestres, par bateau et aériens sont examinés successivement.

Recherche-développement et innovation (RDI)

RDI dans le secteur des transports – conformité avec les objectifs

36. La transition vers des modes de transport durables ne pourra avoir lieu sans des technologies innovantes et respectueuses de l'environnement pour les infrastructures et le matériel. C'est pourquoi la BEI considère comme prioritaires la mise au point et l'application de ces technologies dans le secteur des transports. Une part importante de ses financements dans ce secteur est consacrée au soutien de la recherche-développement et de l'innovation (RDI). Les projets doivent être en adéquation avec les orientations de l'UE exposées en mars 2000 dans le cadre de la « stratégie de Lisbonne » et, plus récemment, dans la stratégie Europe 2020.
37. Les projets de RDI présentent en principe un intérêt commun pour plusieurs États membres et cadrent pleinement avec les objectifs de la Banque fixés dans le traité de Lisbonne. Les financements de la BEI à l'appui de la RDI dans le secteur des transports viseront en particulier à soutenir l'objectif de mise au point d'un système de transport européen plus efficace et plus durable, à réduire la dépendance vis-à-vis du pétrole et à améliorer la compétitivité de l'industrie européenne, conformément aux objectifs définis dans le livre blanc.
38. Dans le secteur des transports, la BEI financera des projets de RDI qui sont conformes aux politiques européennes applicables¹⁶. Par ses financements à l'appui de la RDI, la Banque vise principalement à soutenir la mise au point de technologies révolutionnaires dotées d'un fort potentiel d'innovation ainsi que des projets plus innovants dans toutes les technologies, qui puissent entraîner : i) une baisse de la consommation de combustibles fossiles ; ii) une réduction des émissions (en particulier au niveau local) ; ou iii) une amélioration de la sécurité.

¹⁶ Notamment la stratégie Europe 2020, le livre blanc sur les transports, le plan stratégique pour les technologies de transport, l'initiative européenne en faveur des voitures vertes (créée dans le cadre du plan européen pour la relance économique [COM(2008) 800]), la directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, le règlement (CE) n° 443/2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et la stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie (COM (2010) 186).

39. De façon générale et conformément aux indications du livre blanc, la procédure de la Banque pour sélectionner les meilleurs investissements s'intéressera, dans tous les sous-secteurs, à l'ensemble du cycle de recherche-développement et innovation ainsi que, le cas échéant, au déploiement de technologies révolutionnaires.
40. Le soutien au déploiement d'une technologie se justifie pour trois raisons. Premièrement, l'innovation en matière de produits nécessite un lien étroit entre la R-D en amont et la production de nouvelles technologies en aval, ces deux activités se renforçant mutuellement. Ainsi, la localisation des sites de production à proximité des centres de R-D affermit les deux activités et contribue à protéger la R-D effectuée en Europe. Deuxièmement, le coût de l'investissement dans les installations ou infrastructures pilotes est souvent trop élevé pour les investisseurs privés, car ces dernières ne rapportent pas de bénéfices acceptables, empêchant ainsi le lancement de nouvelles technologies sur le marché. Un financement d'amorçage pour catalyser les investissements dans le démarrage d'une nouvelle technologie clé est souvent justifié. Troisièmement, soutenir l'augmentation de la production contribue à créer les économies d'échelle nécessaires pour réduire les délais dans lesquels une nouvelle technologie de pointe atteint un degré élevé de pénétration du marché grand public.
41. Les financements de la Banque à l'appui de la RDI couvriront différents coûts admissibles tels que les salaires des chercheurs et du personnel technique, les équipements de R-D, la R-D externe et les investissements dans les installations de R-D. S'agissant des projets qui visent le déploiement de technologies révolutionnaires pour le matériel de transport, on peut citer, comme exemples classiques, les investissements dans le premier dispositif de production à grande échelle ainsi que les installations de démonstration et les usines pilotes pour la production de futures technologies clés. Dans le cadre de ses financements à l'appui du déploiement des technologies, la BEI financera également des investissements dans les infrastructures sous-tendant les systèmes non traditionnels de propulsion des véhicules (mobilité électrique, hydrogène ou combustibles de substitution, par exemple).
42. L'exploitation de tout le potentiel des biocarburants suppose que l'offre de ressources et le processus de production soient encore améliorés. C'est pourquoi la BEI conservera une approche très prudente dans le domaine des biocarburants et adoptera des critères stricts de vérification couvrant les dimensions environnementale, sociale, économique, financière, technologique et juridique des propositions de projet présentées. Tous les projets financés par la Banque devront être conformes aux politiques européennes applicables et notamment à la directive de l'UE sur les énergies renouvelables (2009/28/CE).
43. La BEI hiérarchise les projets de RDI selon le critère de la valeur ajoutée, en fonction de leur contribution à la création de connaissances et à la promotion de la viabilité des transports. Les projets seront évalués au cas par cas pour déterminer s'ils contribuent à l'objectif défini par l'indicateur de résultat en matière d'action pour le climat.
44. Les projets de RDI relevant des sous-secteurs des transports ferroviaires et publics, qui sont réputés toujours contribuer à la création d'un système de transport plus durable, ne font pas l'objet d'autres évaluations que celles présentées ci-dessus. Toutefois, pour les autres sous-secteurs, certains critères de sélection spécifiques supplémentaires s'appliquent, comme expliqué ci-dessous.

RDI – considérations spécifiques au secteur automobile

45. Les financements de la BEI seront très sélectifs et guidés par l'hypothèse que l'instauration d'un système de transport routier durable et sûr repose sur trois piliers : la supériorité technologique des constructeurs automobiles européens, des installations de production nationales très efficaces et la création d'infrastructures compatibles avec les nouveaux concepts de traction, comme la mobilité électrique.
46. La BEI sélectionnera les projets en fonction du caractère innovant de leur angle scientifique ou technologique, ainsi que de leur éventuelle capacité à améliorer la viabilité environnementale ou la sûreté des véhicules. La priorité sera donnée aux investissements

47. de RDI susceptibles de transformer les technologies automobiles, y compris ceux dont l'objet est de combiner des solutions nouvelles et existantes dans des systèmes hautement intégrés, ainsi qu'aux investissements contribuant à établir les meilleures pratiques dans l'industrie et répondant à l'orientation de la législation future.
48. Le processus de sélection de la BEI sera fondé sur les principes de la « variété technologique » et de la « neutralité technologique ». La variété technologique signifie que toute réponse au défi de la mise au point de technologies automobiles durables et sûres reposera sur plusieurs technologies de base. La neutralité technologique signifie que la Banque n'aura pas de préférence pour une technologie en particulier puisque, en l'état actuel des connaissances, aucune solution technologique n'est manifestement supérieure aux autres.

RDI – considérations spécifiques au transport par bateau

49. Les financements de la BEI à l'appui de la RDI dans le secteur du transport par bateau viseront principalement à soutenir la mise au point de technologies propres et l'amélioration du rendement énergétique ainsi que l'élaboration de méthodes sûres et écologiques pour l'élimination de navires anciens et moins économes en carburant. La législation existante et en préparation encourage(ra) la mise au point de technologies de propulsion plus efficaces et plus propres. C'est le cas, par exemple, de l'annexe VI de la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) et de la future convention de cette même organisation sur le traitement des eaux de ballast, qui contraindra tous les navires à disposer d'un système embarqué de traitement des eaux de ballast. En outre, des limites plus strictes concernant la teneur en soufre des combustibles entreront en vigueur en 2015, ce qui favorisera le développement des technologies de moteurs et d'épurateurs. La Banque appuiera les investissements nécessaires pour satisfaire à ces futures exigences réglementaires.
50. Les investissements en RDI sont indispensables non seulement pour améliorer les performances environnementales des flottes, mais aussi pour conserver à l'UE sa place prépondérante au niveau mondial en matière d'équipements et de composants navals et de mise au point de navires spécialisés. La BEI prêtera une attention particulière aux projets axés sur la mise au point et l'application de technologies propres qui contribueront à améliorer les performances environnementales du secteur et à réduire les émissions des navires (SO_x, NO_x, PM et CO₂), conformément aux objectifs du livre blanc, ainsi que sur la mise en œuvre de méthodes sûres et écologiques pour recycler les navires en fin de vie.

RDI – considérations spécifiques à l'aviation

51. En ce qui concerne la RDI dans le domaine de l'aviation civile, le soutien de la BEI est axé sur l'amélioration des performances environnementales et, plus généralement, de l'efficacité d'exploitation. Le transport aérien est un secteur extrêmement concurrentiel, et les coûts de carburant représentent une part prépondérante et croissante des frais d'exploitation des compagnies aériennes, ce qui fait peser une forte pression sur les aviateurs pour améliorer le rendement énergétique des aéronefs. À l'heure actuelle, les progrès technologiques portent essentiellement sur l'efficacité d'exploitation, notamment la mise au point de moteurs plus performants et de fuselages plus légers. L'intégration du secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission à partir de 2012 a créé en Europe une incitation supplémentaire pour améliorer l'efficacité.
52. Le secteur doit poursuivre l'amélioration entamée des rendements énergétiques en mettant au point de nouvelles technologies et des matériaux innovants pour la conception des moteurs et des cellules et en intégrant ces technologies de pointe dans les nouveaux modèles. La mise au point de carburants et de technologies de propulsion de substitution (biocarburants, carburants synthétiques, piles à hydrogène) laisse entrevoir la possibilité de nouveaux progrès en matière de performances environnementales. L'amélioration de la gestion du trafic aérien pourrait entraîner une réduction supplémentaire des émissions grâce à une plus grande fluidité du trafic et à une diminution des temps d'attente.

L'objectif actuel du secteur consiste à enrayer la hausse des émissions d'ici à 2020 et les faire diminuer de moitié, par rapport à leur niveau de 2005, d'ici à 2050. Pour soutenir la réalisation de ces objectifs, la BEI financera des activités de RDI visant à réduire les émissions de GES (nouveaux matériaux, amélioration de la conception des cellules et des moteurs, progrès en matière de gestion du trafic aérien, par exemple), à contribuer à la mise au point de carburants durables ou à améliorer l'efficacité d'exploitation.

Transports terrestres

Transports publics urbains – conformité avec les objectifs

53. Les projets de transport urbain contribuent à réduire les encombrements du réseau routier et leurs effets sur l'environnement, en favorisant un transfert modal de la voiture particulière vers des modes de transport plus durables et (ou) en optimisant l'efficacité des transports, notamment par l'amélioration des connexions intermodales.
54. La politique de l'UE relative aux transports urbains est formulée dans le livre vert sur la mobilité urbaine (2007)¹⁷, le plan d'action pour la mobilité urbaine (2009) et le livre blanc sur les transports. Ce dernier souligne entre autres le rôle clé que jouent les villes en tant que nœuds des réseaux de transport et l'importance d'encourager l'amélioration des connexions intermodales à ces points de jonction. La promotion de transports publics urbains durables présente un intérêt commun pour plusieurs États membres et cadre pleinement avec les objectifs de la Banque fixés dans le traité de Lisbonne. C'est pourquoi les interventions de la BEI dans ce sous-secteur au sein de l'UE ainsi que dans les pays relevant de ses mandats extérieurs ne sont soumises à aucune restriction spécifique.
55. La BEI hiérarchise les projets de transports publics urbains selon le critère de la valeur ajoutée. La priorité est donnée particulièrement i) aux projets ayant pour objet l'augmentation de capacité des réseaux de transport public via la construction ou la réfection d'infrastructures, ou encore l'acquisition de matériel roulant et ii) aux projets innovants tels que des aménagements conçus avec le soutien du mécanisme ELENA, aux initiatives fondées sur les principes de l'utilisateur et du pollueur payeurs ainsi qu'aux mesures de logistique urbaine visant à améliorer la distribution de marchandises dans les villes.
56. Les projets de transports publics urbains réalisés dans les régions de la convergence ou dans les pays relevant des mandats extérieurs et qui contribuent à améliorer la croissance socioéconomique de zones métropolitaines moins développées, font partie des priorités de financement définies dans le PAB pour ces régions et pays.
57. Les projets de transports publics urbains contribuent à l'objectif défini par l'indicateur de résultat du PAB en matière d'action pour le climat. Ceux dont le caractère technologique innovant est établi sont également qualifiés de projets favorisant l'efficacité énergétique dans le cadre de la méthode de calcul de la valeur ajoutée.

Transports publics urbains – autres considérations

58. Les investissements dans les transports publics urbains doivent faire partie de plans de mobilité urbaine intégrés répondant aux défis répertoriés dans le livre vert sur la mobilité urbaine et dans le livre blanc. La complexité croissante de la mobilité urbaine impose d'élaborer une stratégie globale visant à mettre en place des transports urbains durables grâce à la combinaison de différents modes de transports et des mesures agissant tant du côté de l'offre que de la demande, tout en assurant une cohérence avec les plans de développement urbain existants. La Banque ne soutiendra pas les projets indépendants qui ne s'inscrivent pas dans le cadre d'un plan de mobilité urbaine intégré et ont peu de chances d'être efficaces pour décongestionner le trafic et réduire les effets induits sur l'environnement.

¹⁷ Livre vert – Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine {SEC(2007) 1209}

La BEI évaluera le caractère approprié des dispositifs institutionnels proposés ainsi que la compétence du promoteur pendant les phases de réalisation et d'exploitation. Au-delà de l'instruction habituelle, pour les projets réalisés dans l'Union européenne, la Banque veillera à ce que l'exploitation du projet soit conçue conformément au règlement n° 1370/2007 régissant la conclusion de contrats et le financement de services publics de transport de voyageurs¹⁸. À l'extérieur de l'UE, la Banque attend des promoteurs qu'ils respectent les grands principes de ce règlement.

59. Les projets doivent afficher une rentabilité économique prévisionnelle satisfaisante. La viabilité financière des projets de transports publics urbains sera également évaluée.

Transports ferroviaires – conformité avec les objectifs

60. Dans un avenir prévisible, le transport ferroviaire demeurera, avec les voies d'eau intérieures, le mode de transport terrestre le plus économe en énergie et le moins polluant, pour le transport tant de voyageurs que de marchandises. L'augmentation de la part du transport ferroviaire sur certains marchés de transport terrestre est donc essentielle pour permettre de créer en Europe un système de transport compétitif et économe en ressources¹⁹. Les financements de la BEI en faveur du secteur ferroviaire couvrent les liaisons ferroviaires urbaines (métro léger, tram-train, métro), les réseaux ferroviaires régionaux et les lignes de chemin de fer classiques et à grande vitesse. La Banque finance les investissements dans les infrastructures (travaux de génie civil, installations électriques, bâtiments, signalisation) et dans le matériel roulant. Elle considère que les projets ferroviaires présentent un intérêt commun pour plusieurs États membres et cadrent pleinement avec les objectifs fixés dans le traité de Lisbonne. C'est pourquoi ces projets ne sont soumis à aucune restriction de principe. Les financements de la BEI à l'appui de la construction de matériel roulant se limitent, dans l'UE, aux investissements situés dans les régions de la convergence et, hors de l'UE, aux investissements situés dans les régions relevant des mandats extérieurs de la Banque.
61. La BEI s'emploie à soutenir en particulier les projets ferroviaires situés sur le tracé du RTE-T. Au sein de ce dernier, la Commission européenne a défini ou peut définir des priorités (réseau central, corridors de fret), qui seront dûment intégrées dans l'évaluation de la valeur ajoutée effectuée par la Banque pour les projets proposés. Les projets ferroviaires qui ne relèvent pas du RTE-T sont inclus dans l'indicateur du PAB relatif à la viabilité environnementale. Le cas échéant, ces projets contribuent également à atteindre les objectifs de prêt de la BEI dans les régions de la convergence et les régions relevant de ses mandats extérieurs.
62. La BEI considère les projets ferroviaires comme prioritaires et reconnaît une importance supplémentaire aux projets situés sur le RTE-T et (ou) dans les régions de la convergence. Par ailleurs, les projets relevant de ce secteur contribuent normalement à l'objectif défini par l'indicateur du PAB en matière d'action pour le climat.

Transports ferroviaires – autres considérations

63. Les projets doivent être conçus conformément aux normes applicables – pour les projets d'infrastructure relevant du réseau ferroviaire « E », il s'agit en principe de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC, 1985) et (ou) de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC, 1991). Celui-ci décrit les principaux paramètres techniques qu'il convient d'appliquer en fonction du type de ligne ferroviaire (ligne nouvelle ou à améliorer, ligne destinée au transport de voyageurs ou de marchandises, ligne principale ou ligne d'accès).

¹⁸ Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

¹⁹ Deux des dix objectifs prioritaires définis dans le livre blanc concernent le transfert modal (en ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers le chemin de fer ou la navigation intérieure d'ici à 2030, et veiller à ce que 50 % du transport de passagers à moyenne distance s'effectue par train d'ici à 2050).

64. Le RTE-T ferroviaire comprend à la fois le réseau européen à grande vitesse et les principales lignes du réseau ferroviaire classique. Les projets ferroviaires s'inscrivant dans le RTE-T peuvent porter sur l'amélioration de lignes existantes ou sur la construction de lignes nouvelles. La Banque vérifiera si les projets proposés pour financement qui relèvent du RTE-T ferroviaire sont conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), toujours plus nombreuses, élaborées par l'Agence ferroviaire européenne et adoptées par voie de décision par les institutions européennes, afin de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen. Les STI concernent les infrastructures, l'énergie, les systèmes de contrôle-commande et la signalisation (ERTMS), ainsi que la maintenance et l'exploitation. En outre, il existe des STI relatives au matériel roulant circulant sur le RTE-T qui, *de facto*, sont appliquées à toute nouvelle conception de matériel roulant destiné aux lignes principales. Les STI fixent également les exigences en matière de sécurité et d'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite. S'agissant des prolongements du RTE-T dans les pays voisins, la Banque encouragera les promoteurs à étudier les possibilités d'application de tout ou partie des STI.
65. Les projets ferroviaires peuvent revêtir des formes très diverses : réfection, amélioration ou construction de lignes ; électrification ou nouveaux systèmes de signalisation et de communication ; gares ferroviaires ou garages pour matériel roulant ; terminaux intermodaux ; remplacement de matériel roulant ou construction de nouvelles rames à grande vitesse. Les projets ferroviaires doivent afficher une rentabilité économique prévisionnelle satisfaisante. Leur viabilité financière sera également évaluée.

Routes – conformité avec les objectifs

66. Dans un avenir prévisible, le transport routier, source d'emplois, de croissance et d'intégration sociale, demeurera le mode prédominant sur la plupart des marchés de transport terrestre. Les financements de la BEI à l'appui du secteur routier sont néanmoins restreints à trois domaines. Premièrement, la Banque finance des projets routiers s'inscrivant dans le cadre du RTE-T²⁰. Le RTE-T routier comprend des autoroutes et des routes de haute qualité ainsi que les équipements connexes. Les projets relevant du RTE-T présentent un intérêt commun pour plusieurs États membres et cadrent pleinement avec les objectifs de la Banque fixés dans le traité de Lisbonne.
67. Deuxièmement, la BEI finance des projets routiers dans les régions de la convergence (UE) et les régions relevant de ses mandats extérieurs (hors UE). La politique de cohésion de l'UE a notamment pour objectif de renforcer l'attrait et la croissance des pays, des régions et des villes en améliorant leur accessibilité, en assurant une qualité et un niveau de service appropriés et en préservant l'environnement. L'amélioration des axes routiers remplit cet objectif. Le mandat extérieur de la Banque comporte des dispositions concernant les projets routiers. Dans les régions de la convergence et les régions relevant des mandats extérieurs, ces projets ont pour objectif le développement de régions défavorisées et cadrent pleinement avec les objectifs de la Banque fixés dans le traité de Lisbonne.
68. Enfin, la BEI envisagera de financer certains types de projets d'amélioration de routes faisant partie du réseau existant s'il peut être établi qu'ils présentent un intérêt commun pour plusieurs États membres, même s'ils ne se situent pas sur le RTE-T ou dans une région de la convergence. Dans ce cas, les concours sont limités i) aux projets pour lesquels la majorité des avantages devrait découler d'améliorations en matière de sécurité routière, de sécurité pour les poids lourds ou de gestion du trafic ; ou ii) aux projets qui anticipent les incidences négatives des changements climatiques.
69. En principe, les projets routiers ne sont pas inclus dans l'indicateur de résultat du PAB en matière d'action pour le climat.

²⁰ La Banque consultera la Commission si l'inclusion d'un projet donné dans le réseau n'est pas claire.

Routes – autres considérations

70. Les projets doivent être conçus conformément aux normes applicables – pour les projets s'inscrivant dans le cadre du réseau routier « E », il s'agit en principe de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR, 1975). Les projets relevant du RTE-T peuvent porter sur des autoroutes ou d'autres types de routes de haute qualité, selon les possibilités définies par les études de faisabilité. Ils seront soumis à un audit ou une inspection de sécurité routière, conformément à la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (ainsi que, le cas échéant, la directive 2004/54/CE relative à la sécurité des tunnels). Pour les projets situés hors du RTE-T, des audits ou des inspections de sécurité devront également être effectués conformément aux principes fixés dans les directives. En cas de niveau de trafic élevé, les projets devront inclure des systèmes de transport intelligents (STI) appropriés ou le promoteur devra démontrer la prise d'autres dispositions pour l'application de STI. Au sein de l'UE, les appareils de perception des péages doivent respecter les exigences d'interopérabilité, conformément à la directive 2004/52/CE²¹.
71. Les projets routiers doivent afficher une rentabilité économique prévisionnelle élevée. L'analyse doit inclure une évaluation classique des risques sur la base d'hypothèses clés et la solidité économique des projets en cas de scénario défavorable doit être démontrée. Lorsque le prélèvement de péages est prévu, la viabilité financière des projets sera aussi évaluée. Au sein de l'UE, la tarification routière pour les poids lourds doit être conforme aux dispositions de la directive 1999/62/CE (« Eurovignette »), telle que modifiée. À l'extérieur de l'UE, les promoteurs sont tenus de démontrer qu'ils disposent d'un système de gestion et de mécanismes financiers satisfaisants pour pouvoir assurer par la suite la maintenance du projet.

Construction automobile – conformité avec les objectifs

72. La BEI limite ses financements à l'industrie de la construction automobile aux projets qui favorisent la transformation du secteur routier en un secteur plus durable en contribuant à la réalisation des objectifs de réduction des émissions. En outre, les véhicules produits sur le site objet du projet doivent être conformes aux objectifs de sécurité fixés pour l'Europe. C'est pourquoi, dans la plupart des cas, les concours de la BEI seront limités aux sites de production de véhicules petits ou très économes en énergie et peu polluants, utilisant des technologies innovantes. Outre la qualité élevée des véhicules produits, le site de fabrication doit appliquer des processus et utiliser des équipements allant au-delà des normes du secteur, notamment en ce qui concerne l'efficacité énergétique.
73. Les financements de la BEI à l'appui de la construction automobile sont limités aux investissements situés, dans l'UE, dans les régions de la convergence ou, hors de l'UE, dans les régions relevant des mandats extérieurs de la Banque. La politique de cohésion de l'UE a notamment pour objectif de créer des emplois en favorisant la compétitivité et en renforçant l'attrait des régions concernées pour les entreprises et les investisseurs. Les projets de construction (émanant de constructeurs automobiles ou d'équipementiers) financés par la BEI dans le secteur automobile doivent procurer un net avantage à l'économie régionale grâce à la création d'emplois qualifiés, à la diffusion de l'innovation et à une participation accrue des PME et des ETI locales. Un indicateur essentiel de ces avantages est l'existence d'un pôle automobile concurrentiel, composé d'un réseau interdépendant et diversifié d'équipementiers de première monte, de fournisseurs, de collectivités publiques et d'universités, ainsi que de sociétés de services. Ces réseaux doivent comprendre une part importante de PME et d'ETI auxquelles l'investissement peut profiter. En outre, le projet doit permettre d'accroître l'effectif de main-d'œuvre qualifiée dans la région. Dans l'optique de l'avenir à long terme de l'économie régionale, le projet doit favoriser le transfert de connaissances (et, partant, la diffusion de l'innovation) parmi les parties prenantes.

²¹ Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (notifiée sous le numéro C(2009) 7547).

74. Les projets doivent également renforcer la compétitivité du site ou du secteur en général, et éviter ainsi, notamment, l'apparition ou l'accentuation de surcapacités sur le segment des véhicules concernés. Dans certains cas, les plans visant à améliorer la compétitivité des coûts de la production automobile en Europe doivent être évalués en fonction de leur incidence sur d'autres pôles automobiles régionaux (transfert de production).
75. La BEI concentrera ses financements sur la modernisation de sites de production existants en vue d'accroître leur compétitivité en matière de coûts ou de les adapter à la prochaine génération de véhicules. Le plus souvent, les investissements portent sur de nouvelles machines, d'autres équipements ou de l'outillage. Le financement de la construction de sites nouveaux sera limité à des cas exceptionnels, dans lesquels cette solution s'avère inévitable pour des raisons impérieuses, telles que le besoin d'établir une nouvelle usine à proximité immédiate de marchés régionaux importants, une demande excessive sur des segments de marché en forte croissance, ou la nécessité de pallier un manque de compétitivité des coûts.
76. Les projets relatifs à la construction automobile ne sont pas inclus dans l'indicateur de résultat du PAB en matière d'action pour le climat.

Construction automobile – autres considérations

77. Les projets de construction automobile doivent afficher une rentabilité économique et financière prévisionnelle satisfaisante, effets induits compris.
78. À l'extérieur de l'UE, la BEI évaluera attentivement les projets pour s'assurer : i) qu'ils sont viables et conformes à la réglementation de l'UE en matière d'émissions, de sécurité et de spécifications techniques ; et ii) qu'ils ont un impact sur le développement au sens le plus large du terme. La Banque acceptera que les véhicules produits dans des installations situées hors de l'UE fassent appel aux meilleures technologies locales disponibles lorsque cela se justifie par des contraintes spécifiques d'ordre technique ou opérationnel dues aux conditions locales (qualité des carburants ou état des infrastructures, par exemple).

Transports par bateau

Transports par voies navigables intérieures – conformité avec les objectifs

79. Le transport par voies d'eau intérieures demeurera, avec le transport ferroviaire, le mode de transport terrestre le plus économe en énergie et le moins polluant, en particulier pour le fret, dans la mesure où il permet l'acheminement de grands volumes groupés de marchandises. Le plus souvent, les capacités de ce mode de transport ne sont pas pleinement exploitées. Faisant écho au livre blanc, la Banque encourage, selon les possibilités, la création d'un système de navigation intérieure attrayant et efficace qui soit relié aux ports maritimes de base, la suppression des goulets d'étranglement et l'extension du réseau.
80. Les projets s'inscrivant dans le RTE-T, qui comprend les grandes voies d'eau européennes et les principaux ports de navigation intérieure, sont soutenus dans le cadre des financements de la Banque en faveur du RTE-T. Les projets de transport par voies navigables intérieures peuvent également être admissibles à un financement de la BEI dans le cadre de ses interventions dans les régions de la convergence en tant que projets contribuant à la cohésion économique et sociale, ainsi que, hors de l'UE, dans les régions relevant des mandats extérieurs de la Banque. La BEI considère en outre que ces projets contribuent à la protection et à l'amélioration de l'environnement.
81. La BEI accorde la priorité aux projets de transport par voies navigables intérieures d'après la méthode de calcul de la valeur ajoutée, et ces projets sont généralement inclus dans l'indicateur de résultat du PAB en matière d'action pour le climat.

Transports par voies navigables intérieures – autres considérations

82. Les projets doivent afficher une rentabilité économique prévisionnelle satisfaisante et leur viabilité financière sera évaluée.
83. L'utilisation de services d'information fluviale est obligatoire sur toutes les voies navigables d'importance internationale dans l'ensemble de l'UE, conformément à la directive 2005/44/CE relative à l'harmonisation de ces services. Pour les projets soumis à cette directive, la BEI exigera des promoteurs qu'ils prévoient des investissements appropriés dans le cadre du projet afin d'accroître encore la sécurité et l'efficacité des transports par voie navigable, ou qu'ils démontrent l'existence d'autres solutions pour mettre en œuvre ces mesures.

Ports et centres logistiques – conformité avec les objectifs

84. Les ports constituent la principale porte d'accès au commerce international pour l'UE et la demande de transport maritime devrait augmenter à l'avenir. Les ports maritimes et les centres logistiques intermodaux ont un rôle central à jouer dans la création d'un système mondial de chaîne d'approvisionnement plus intégré et plus durable. Le long des côtes européennes, il faut des points d'entrée sûrs et efficaces vers les marchés européens pour éviter toute circulation superflue à l'intérieur du continent. L'existence de connexions intermodales fiables et diversifiées avec l'arrière-pays est également indispensable pour faciliter le flux de marchandises et réduire les délais et les coûts de transport.
85. La BEI finance des ports situés sur le RTE-T, ainsi que les infrastructures et les équipements portuaires connexes, car ces projets présentent un intérêt commun pour plusieurs États membres et cadrent pleinement avec les objectifs de la Banque. Le cas échéant, les projets portuaires contribuent à réaliser les objectifs de prêt de la BEI dans les régions de la convergence et les régions relevant de ses mandats extérieurs. La Banque considère par ailleurs que les projets portuaires contribuent à la protection et à l'amélioration de l'environnement. La BEI accorde la priorité aux projets portuaires et intermodaux dans le cadre de son évaluation de la valeur ajoutée, privilégiant particulièrement les projets qui relèvent du RTE-T. En outre, les projets de ports et de centres logistiques qui encouragent un transfert modal de la route vers le rail ou la mer ou qui freinent la croissance du trafic routier se voient accorder une priorité accrue et peuvent également être inclus dans l'indicateur de résultat du PAB en matière d'action pour le climat.

Ports et centres logistiques – autres considérations

86. Les projets doivent afficher une rentabilité économique prévisionnelle satisfaisante et leur viabilité financière sera également évaluée. La BEI exigera que les projets portuaires cadrent avec le développement des infrastructures de l'arrière-pays nécessaires pour relier le port aux autres réseaux d'infrastructures de transport (chemins de fer, autoroutes ou voies navigables intérieures). Ces projets devraient s'inscrire dans le cadre d'une stratégie nationale à long terme en matière de transports, cohérente avec les objectifs du RTE-T définis à l'échelle de l'UE.
87. Les projets portuaires peuvent susciter des inquiétudes particulières au regard du risque d'une élévation future du niveau des mers ou d'ondes de tempête. La Banque demandera par conséquent aux promoteurs de veiller à ce que le projet soit capable de résister aux changements climatiques grâce à des mesures appropriées au niveau de la conception de l'exploitation.
88. Lorsque le promoteur confie l'exploitation des installations financées par la BEI à un concessionnaire, la Banque exige que le premier veille, lors du choix du second, à l'application des principes du traité sur le fonctionnement de l'UE et des meilleures pratiques internationales.

Transports maritimes – conformité avec les objectifs

89. Le transport maritime assure environ 90 % des échanges extérieurs de l'UE et la contribution de la BEI vise à soutenir les besoins de ce secteur vital de l'économie européenne, tout en améliorant encore sa viabilité.
90. Les projets de transport maritime, qui peuvent porter tant sur la construction de nouveaux bateaux de mer et de navigation intérieure que sur la conversion et la modernisation de navires existants, contribuent généralement à la mise en place de systèmes de transport durables pour les voyageurs et les marchandises. Ils cadrent donc avec l'objectif de prêt de la Banque relatif à la viabilité environnementale, fixé dans le PAB.
91. La politique de la BEI s'agissant du transport maritime est étroitement alignée sur celle de l'UE et notamment sur ses objectifs relatifs à la croissance et à l'emploi, à la protection de l'environnement, à l'efficacité énergétique, à la sécurité ainsi qu'à la recherche-développement. Il s'agit de domaines dans lesquels le secteur maritime européen est fortement représenté. Les projets soutenus par la Banque sont réputés bénéficier à un vaste éventail de parties prenantes européennes dont les fournisseurs, les chantiers navals, les constructeurs, les propriétaires, les gestionnaires et les usagers. Par conséquent, il est envisagé de privilégier les projets présentant une forte valeur ajoutée à l'échelle européenne.
92. Les projets de navigation maritime qui contribuent au développement des autoroutes de la mer, maillon du RTE-T, sont réputées présenter un intérêt commun pour plusieurs États membres et cadrer pleinement avec les objectifs de la Banque. Les projets relevant du RTE-T peuvent également porter sur des navires spécialisés comme les remorqueurs, les brise-glaces et les bateaux-pilotes, qui sont essentiels pour permettre l'exploitation du réseau portuaire du RTE-T dans des conditions de sécurité appropriées.
93. Le transport maritime est important pour le développement régional de l'UE dans la mesure où il assure la sécurité de l'approvisionnement en énergie, en denrées alimentaires et en matières premières et revêt un caractère indispensable pour le transport de voyageurs et le tourisme dans de nombreuses régions. Les projets relevant du secteur des transports maritimes réalisés dans les régions de la convergence et les navires faisant escale dans les ports de ces régions bénéficient également d'un soutien au titre de l'objectif de financement en faveur de la cohésion économique et sociale. Dans l'UE, les prêts de la BEI à l'appui de la construction navale se limitent aux investissements situés dans les régions de la convergence.
94. Les navires bénéficiant d'un concours de la BEI et qui sont acquis aux fins de naviguer dans les eaux européennes seront en principe tenus de faire escale dans les ports de l'UE. Hors de l'UE, la BEI finance des projets en vertu de ses mandats extérieurs visant à soutenir le développement du secteur privé local, les équipements socio-économiques, l'atténuation des changements climatiques ou l'adaptation à leurs effets, ou l'intégration régionale.
95. Les projets de navigation favorisant un transfert modal de la route vers le rail ou la mer sont considérés comme prioritaires dans le cadre de l'évaluation de la valeur ajoutée. En outre, on évalue les projets au cas par cas pour déterminer s'ils contribuent à l'objectif défini par l'indicateur de résultat du PAB en matière d'action pour le climat.

Transports maritimes – autres considérations

96. À moins que les caractéristiques particulières d'un projet ne le justifient dûment, la BEI financera uniquement des navires battant pavillon européen, pour être sûre qu'ils sont conformes aux normes de l'UE en matière de sécurité, d'exploitation et d'environnement. La Banque exigera, au strict minimum, que tous les projets de transport maritime qu'elle finance respectent l'ensemble des règles et réglementations de l'UE et de l'OMI relatives à la sécurité et à l'environnement qui régissent la construction et l'exploitation des navires.
97. Il existe d'importants déséquilibres sur le marché mondial de la construction navale et les règles commerciales internationales de l'Organisation mondiale du commerce ou d'autres organismes mondialement reconnus sont très difficiles à faire appliquer et respecter dans ce secteur. Les tentatives de l'OCDE visant à élaborer un accord spécifique sur la construction navale ont échoué après de nombreuses années de négociations. Par conséquent, la BEI considérera comme suffisant, notamment à l'issue de son examen des procédures de passation des marchés²², le fait que les prix des navires dans les projets qu'elle finance soient conformes aux prix du marché et s'assurera, en étroite coopération avec les services compétents de la Commission²³, qu'il n'existe pas de problèmes en suspens concernant i) les droits de propriété intellectuelle, ii) d'éventuelles violations d'accords commerciaux et iii) dans la mesure du possible, le risque de distorsions induit par des pratiques anticoncurrentielles (aides publiques, subventions directes, pratiques de prix préjudiciables ou prix inférieurs aux coûts de revient, ou encore renflouement public d'entreprises en faillite, notamment) dans le pays producteur ou le chantier naval concerné. La Banque ne financera pas de projets de transport maritime pour lesquels une telle assurance ne peut raisonnablement être obtenue. Compte tenu de l'environnement réglementaire de l'UE, il est probable que la plupart des projets de navigation maritime financés par la Banque seront réalisés sur des chantiers navals européens.
98. La BEI veillera à ce que les projets de transport maritime qu'elle finance contribuent à améliorer globalement les performances environnementales de la flotte concernée. Une attention particulière sera portée aux projets axés sur l'application de technologies propres permettant d'améliorer les performances environnementales et de réduire les émissions polluantes (SOx, NOx, PM et CO₂) des navires, conformément aux objectifs définis dans le livre blanc. Cela inclura, le cas échéant, des mesures pour le recyclage des anciens navires. En mai 2009, l'OMI, en coopération avec l'Organisation internationale du travail, a adopté la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, qui a pour objectif de fixer des règles en matière de recyclage des navires applicables au niveau mondial pour le transport maritime international et les activités de recyclage. La Banque s'assurera que les activités de recyclage de navires comprises dans les projets qu'elle finance sont conformes à cette convention.
99. La convention sur le traitement des eaux de ballast de l'OMI, contraignant les navires à être équipés de systèmes de traitement des eaux de ballast, entrera en vigueur dans les prochaines années. Ces systèmes représenteront le plus souvent la pièce d'équipement embarqué la plus coûteuse après le moteur principal. La BEI veillera à ce que les projets de transport maritime qu'elle finance soient conformes à cette convention.

Aviation civile

Conformité avec les objectifs

100. L'aviation civile constitue une composante essentielle de la mobilité dans l'UE, ce qui est reconnu dans le livre blanc. Pour nombre des avantages économiques qu'il génère, le

²² Les promoteurs privés prêteront particulièrement attention au paragraphe 3.4.2 du guide de la BEI pour la passation des marchés de juin 2011, <http://www.bei.org/projects/publications/guide-to-procurement.htm?lang=fr&>.

²³ Il convient de noter que, selon l'article 19 de ses statuts, la Banque est tenue de consulter la Commission et l'État membre qui accueillera l'aménagement et d'obtenir leur avis.

transport aérien, en particulier pour les trajets sur longue distance, n'est pas remplaçable par d'autres modes de transport. La révolution des transports aériens à bas prix a offert à un nombre sans précédent d'Européens la liberté de voyager dans le monde, favorisant la diffusion des richesses et la compréhension mutuelle. En outre, le transport aérien demeure l'un des modes les plus sûrs de transport de voyageurs. Les interventions de la BEI dans ce secteur sont étroitement liées aux avantages économiques générés par les services de transport aérien. Toutefois, comme pour tous les modes de transport, ces avantages vont de pair avec un coût environnemental, qui peut être particulièrement élevé dans le cas de certains types de transport aérien. C'est pourquoi les interventions de la Banque dans ce secteur s'orientent vers des projets présentant des avantages économiques considérables et contribuant en même temps à l'amélioration des performances environnementales du secteur.

101. La BEI finance des projets aéroportuaires s'inscrivant dans le cadre du RTE-T. Le réseau aéroportuaire du RTE-T comprend des aéroports pivots qui constituent des nœuds essentiels pour la distribution des voyageurs et du fret dans le réseau ainsi que des aéroports secondaires qui permettent à des populations locales d'accéder aux réseaux européen et mondial de transport aérien. La Banque financera également des aéroports situés dans les régions de la convergence ou dans les régions relevant de ses mandats extérieurs ; ces projets soutiennent indirectement la croissance et l'emploi en améliorant l'accessibilité de régions moins favorisées.
102. L'ensemble de l'espace aérien européen doit être géré en temps réel pour qu'un transport sûr et efficace soit garanti. La gestion nationale du trafic aérien est assurée par un prestataire de services dans chaque pays. Ces prestataires sont tous des bénéficiaires potentiels d'un concours de la BEI. La mise en place de liaisons aériennes plus directes et de procédures plus efficaces joue un rôle central dans l'amélioration des performances environnementales du transport aérien. La Banque soutient en outre activement les investissements contribuant à la mise en œuvre du ciel unique européen, élément central de la politique européenne en matière de transport aérien.
103. La Banque accorde la priorité aux projets de gestion du trafic aérien sur la base de la méthode de calcul de la valeur ajoutée, et ces projets peuvent également être inclus dans l'indicateur de résultat du PAB en matière d'action pour le climat.
104. La BEI limite ses concours à l'appui de la construction aéronautique aux investissements situés dans les régions de la convergence ou dans les régions relevant de ses mandats extérieurs.
105. Le financement de l'acquisition d'avions continuera d'être soutenu à titre exceptionnel uniquement, lorsqu'une très forte valeur ajoutée peut être démontrée. On peut citer par exemple le cas de connexions avec des régions isolées ou moins favorisées, où le transport aérien joue un rôle essentiel pour maintenir l'intégrité territoriale de l'UE, ou celui de services médicaux, de sauvetage ou de lutte contre les incendies. En outre, les aéronefs acquis doivent normalement présenter un rendement énergétique nettement supérieur à celui des flottes existantes. La même politique sera adoptée à l'extérieur de l'UE.

Autres considérations

106. La BEI exige que les extensions de capacités aéroportuaires soient en rapport avec les prévisions raisonnables d'évolution de la demande. Les projets doivent être conformes aux normes de sécurité et d'exploitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les projets de gestion du trafic aérien doivent respecter les normes fixées par cette organisation et, au sein de l'UE, les exigences en matière d'équipement adoptées par Eurocontrol. Pour les projets d'acquisition d'avions, les compagnies aériennes doivent appliquer les meilleures pratiques opérationnelles internationales, en totale adéquation avec les normes de l'OACI, et les équipements achetés doivent correspondre aux meilleures normes technologiques existantes.
107. Les projets d'aviation civile doivent présenter une rentabilité économique élevée, après intégration à la fois des coûts déjà internalisés au travers des taxes et du nouveau

système d'échange de quotas d'émission et des coûts en carbone supplémentaires fixés par la Banque comme approximation du coût total des émissions. Dans le cas d'aéroports situés sur des marchés où le système d'échange de quotas d'émission n'est pas applicable, les prévisions de trafic seront ajustées de manière à rendre compte de l'incidence probable qu'aurait l'introduction du système sur le marché. Pour les projets de gestion du trafic aérien, la Banque s'assurera que le prestataire de services est soumis à un régime efficace de réglementation économique pour garantir qu'il n'y a pas d'abus de position de monopole.